

NOTA EXPLICATIVA No. 2

I. LA RELACIÓN DE LA INVERSIÓN CON EL PLAZO Y LA TARIFA

El 4 de febrero de 2015 el Gobernador del Estado de México presentó al Congreso Estatal una iniciativa de reforma al Código Administrativo, a fin de permitir a los concesionarios (léase **OHL**) seguir explotando la concesión, independientemente de que hubieran recuperado su inversión más el rendimiento correspondiente (como ocurre al día de hoy con **OHL** en el Circuito Exterior Mexiquense), siempre que se convenga una nueva contraprestación para el Estado.¹

La propuesta no sólo es inconstitucional, sino que es un disparate jurídico y económico, contrario a la práctica internacional en la materia.

Además de que la incapacidad del Gobierno del Estado para negociar contraprestaciones convenientes para el Estado, por lo menos con **OHL**, ha quedado plenamente acreditada.

De la misma manera que el concesionario que ha cumplido cabalmente sus obligaciones pero no ha podido recuperar su inversión más el rendimiento en el plazo originalmente convenido, tiene (**y debe tener**) derecho a una prórroga del plazo de su concesión y a un eventual ajuste en el esquema tarifario, que le permitan efectivamente recuperar su inversión más el rendimiento convenido; el concesionario que ha recuperado esa inversión y rendimiento no tiene (**y no debe tener**) el derecho a seguir explotando la concesión en beneficio propio.

Así de sencillo. ¿Por qué se enreda tanto el Gobernador del Estado de México?

En el momento en que el concesionario recupera su inversión más el rendimiento, la concesión debe terminar, y los bienes afectos a la misma deben revertir al Estado, sin costo alguno y libres de gravamen. Eso es lo que, atinadamente, se establece al día de hoy en el Código Administrativo. **Y no hay necesidad alguna de modificarlo.**

Al término de la concesión, el Gobierno del Estado puede decidir operar y mantener directamente la autopista o, **mediante procesos de licitación pública**: (i) otorgar una nueva concesión únicamente para operar y mantener la carretera; o (ii) celebrar uno o varios contratos de prestación de servicios y/o de obra pública, para encomendar a uno o más terceros la operación y mantenimiento de la autopista. Lo que más le convenga.

¹ La Exposición de Motivos de la iniciativa de **Ley OHL** está ya a disposición de la sociedad, en la sección de "Documentos" de esta página.

A través de los referidos procesos de licitación pública se aseguran las mejores condiciones de contratación para el Estado. ¿Por qué beneficiar y seguir beneficiando indebidamente a **OHL** cuando un poco de competencia puede resultar en un enorme beneficio para el Estado de México, para los mexiquenses y para los usuarios del Circuito Exterior Mexiquense?

A partir de la terminación de la concesión, todos los ingresos del proyecto dejan de ser propiedad del concesionario-particular y se convierten en ingresos del Estado.

Si se trata de concesiones en las que el concesionario pudo recuperar su inversión más el rendimiento convenido antes incluso de lo previsto, es decir, que pudo hacer un buen negocio, no se entiende cómo ese mismo proyecto pueda representar una “**carga financiera**” para el Estado, como equivocadamente lo afirma el Gobernador del Estado en la Exposición de Motivos de la iniciativa de **Ley OHL**.

Aquí debe recordarse que sólo durante el año 2014, el ingreso por cuotas de peaje en el Circuito Exterior Mexiquense fue superior a \$2,400 millones de pesos.

¿Cuántas escuelas podrían construirse en un año con estos recursos, señor Gobernador? ¿Cuántos hospitales? ¿Cuántos caminos? No nos diga que semejante ingreso en un solo año es una “carga financiera” para su administración, señor Gobernador. Un poco de respeto.

Es un principio universalmente aceptado, que el plazo de una concesión carretera y el esquema tarifario aplicable, se determinan en función de la inversión del concesionario. Cuando ésta se recupera, la concesión debe terminar. Punto.

Desafortunadamente, en el caso del Circuito Exterior Mexiquense, la ampliación del plazo hasta el 2051 y la autorización de incrementos adicionales a la tarifa otorgados en diciembre de 2012, **no eran necesarios**, pues fueron otorgados a partir de un **monto falso de inversión de OHL en el proyecto** (ver Dictamen Único y Reconocimiento de Inversión al 31 de diciembre de 2011, ambos disponibles en la sección de “Documentos” de esta página). Y, como se explica con mayor detalle en el numeral II siguiente, el regalo a **OHL** es algo más que un simple “detalle”.

Con la propuesta de **Ley OHL**, el Gobernador del Estado pretende (aunque en vano) regularizar esta ilegalidad/inconstitucionalidad y hacer con el patrimonio estatal lo que le venga en gana a él, a su Secretario de Comunicaciones y a su Consejera Jurídica. Ha llegado la hora de decirles: **¡Ya basta!**

II. LOS INGRESOS DEL PERÍODO 2013-2051

Para efectos del refinanciamiento que llevó a cabo en diciembre de 2013, OHL encomendó a Steer Davies Gleave ("SDG"), en septiembre de 2013, la elaboración de ciertas "Proyecciones de tráfico e ingresos" del Circuito Exterior Mexiquense. Posteriormente, el propio OHL difundió "públicamente" este documento por conducto de la Bolsa Mexicana de Valores (disponible en la sección de "Documentos" de esta página).

El Anexo A2.3 de las referidas proyecciones (última página del documento) contiene las proyecciones de ingresos en millones de pesos (**en pesos de 2013**) del Circuito Exterior Mexiquense, por el período 2013-2051.

En la columna identificada como "Total" del Anexo referido, se incluye el ingreso total por cuotas de peaje en el Circuito Exterior Mexiquense, por cada año entre el 2013 y el 2051 (incluyendo ambos).

Es importante señalar que estos ingresos están expresados en **pesos de 2013**, por lo que **no consideran el incremento en la inflación durante el período**, aunque sí consideran el incremento real (es decir, adicional a la inflación) de los Incrementos Adicionales durante el período 2013-2021.

Pues bien, de conformidad con lo establecido en el referido Anexo A2.3 de las referidas proyecciones, los ingresos por cuotas de peaje en el Circuito Exterior Mexiquense durante el período 2013-2051, **sin considerar el incremento de la inflación**, serían de **\$295 mil millones de pesos**.

Si a esta misma proyección le incorporamos el incremento de la inflación durante el período, el monto total de ingresos se incrementa de manera sustancial.

Si consideramos un incremento de 4% anual constante durante dicho período, entonces el monto que resulta de las proyecciones realizadas por SDG a solicitud de OHL, sería de aproximadamente:

\$775 MIL MILLONES DE PESOS

Esta cantidad representa aproximadamente **140 veces** el monto de la inversión original del proyecto y **casi 20 veces** la deuda pública total del Estado de México. Ni más ni menos.

¿Tres cochecitos, dos impresoras y un servidor por este ingreso, señor Gobernador?
¿Entienden su Secretario de Comunicaciones y su Consejera Jurídica lo que hicieron?

III. LOS CRÉDITOS DEL CONCESIONARIO (LÉASE OHL)

En la Exposición de Motivos de la iniciativa de Ley OHL, el Gobernador del Estado de México parece sugerir (equivocada e ilegalmente) que el concesionario (léase OHL) tiene derecho a seguir explotando la concesión en beneficio propio, mientras no hayan sido totalmente pagados los créditos obtenidos para la realización del proyecto.

Por favor, señor Gobernador, contrate servidores públicos que sepan algo (aunque sea poco) de algo (aunque también sea poco). Pero que sepan.

Si su administración entiende lo que dice la Exposición de Motivos, a partir de ahora los concesionarios (léase OHL) contratarán créditos cuyo último pago, así sea de 1 peso, deba realizarse el día del vencimiento del plazo de la concesión, con lo cual podrán seguir explotando la concesión en beneficio propio hasta esa fecha, independientemente de que hubieran recuperado su inversión años antes. Y sin necesidad de entregar a cambio al Gobierno del Estado cochecitos, ni impresoras, ni servidores, ni bilimbiques. Nada.

¿Quién asesora a su Secretario de Comunicaciones, señor Gobernador? ¿La Consejera Jurídica? ¿O el Secretario de Finanzas?

¡YA BASTA!